Europees richtsnoer voor de luchtvaart belangrijk voor gelijk speelveld

De luchtvaartsector pleit voor de invoering van een luchtvaart specifiek richtsnoer naar voorbeeld van de maritieme sector in het belang van 9 miljoen Europese banen.

Eind 2014 hebben luchtvaartorganisaties een brief gestuurd aan Minister-President Rutte inzake de concurrentiekracht van de Nederlandse en Europese luchtvaart. Gezamenlijk hebben wij toen aangegeven dat er ons inziens een Europees richtsnoer voor de luchtvaart dient te worden ingericht naar voorbeeld van de maritieme sector, zoals dat in Europa in 1997 tot stand is gebracht. Conform dit Europese richtsnoer, welke ook in Nederland is geïmplementeerd, kan de sector een lastenverlichting op arbeid realiseren. Het doel is kennis, kunde en werkgelegenheid in Nederland en Europa te behouden. In de maritieme sector is aangetoond dat deze lastenverlichting op arbeid bijdraagt aan het verbeteren van de concurrentiekracht en het behoud van werkgelegenheid in Nederland en Europa. Er zijn vele niet-Europese zeevarenden op Nederlandse schepen, maar dankzij dit richtsnoer heeft Nederland een aandeel van 4.000 Nederlandse werknemers kunnen behouden. De maritieme werkgelegenheid in Europa steeg maar liefst met 4,6 procent na de invoering van dit richtsnoer.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft naar aanleiding van onze brief een onderzoek laten uitvoeren door SEO, hetgeen heeft geresulteerd in het SEO rapport "*Mogelijkheden toepassing fiscale maatregelen in de luchtvaartsector analoog aan de maritieme sector*," dec 2015.

Ondergetekende organisaties willen langs deze weg hun zienswijze geven.

1. We betreuren het feit dat de effecten van een lastenverlichting op arbeid, concurrentiekracht en werkgelegenheid niet of nauwelijks worden genoemd of zijn onderzocht in bovengenoemd rapport van SEO, terwijl deze effecten nu juist onderzocht hadden moeten worden. Deze lagen immers ten grondslag aan ons verzoek.

   Het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelde in haar brief aan ons op 26 maart 2015 dat zij door het SEO een onderzoek zou laten uitvoeren. Zij schreef daarin: *"Doel van het onderzoek is om in beeld te krijgen welke fiscale (loon)maatregelen voor luchtvaartmaatschappijen bruikbaar zouden kunnen zijn analoog aan die voor de maritieme sector, wat de effecten daarvan zijn en welke andere mogelijke overheidsmaatregelen op het gebied van arbeid te identificeren zijn die de concurrentiekracht en werkgelegenheid van de sector bevorderen."* Met het rapport wat nu voorligt wordt dit doel niet bereikt. Ondergetekenden menen daarom dat aan de hand van dit rapport geen conclusie kan worden getrokken of een lastenverlichting positieve effecten heeft op de concurrentiekracht en de werkgelegenheid binnen de luchtvaart.

2. SEO constateert dat luchtvaartmaatschappijen te maken hebben met hogere arbeidskosten in Nederland (onder andere door relatief hoge sociale lasten) dan veel andere luchtvaartmaatschappijen in andere landen. In Italië is er zelfs al sprake van een lastenverlichting op arbeid voor vliegend personeel in lijn met het genoemde voorbeeld uit de maritieme sector.

   De slotconclusie SEO pg 59 ondersteunt ons inziens de invoering van een luchtvaart specifiek richtsnoer. Gesteld wordt namelijk:
   "Enerzijds kan worden betoogd dat de luchtvaartsector zelf in staat is om kostenreducties door te voeren, zoals de laatste jaren bijvoorbeeld bij SAS is gebeurd. Daarvoor is echter wel een constructieve houding vereist van alle sectorpartijen, van luchtvaartmaatschappijen tot vakbonden. Bovendien kan een fiscale loonmaatregel de prikkel bij luchtvaartmaatschappijen enigszins reduceren om zelf tot kostenverlaging over te gaan. Anderzijds kan worden betoogd dat een fiscale loonmaatregel bijdraagt aan een level playing field, omdat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te maken hebben met hogere arbeidskosten (onder andere door relatief hoge sociale lasten) dan veel andere luchtvaartmaatschappijen. Een afdrachtsvermindering verkleint daarmee het verschil in

operationele kosten met name de niet-Europese luchtvaartmaatschappijen, bijvoorbeeld uit de Golfregio. Tevens kan gewezen worden op het publieke belang van het borgen van de netwerkkwaliteit op Schiphol en de mogelijke bijdrage die een arbeidskostenreductie daar mede aan kan leveren. Vanwege de aanwezigheid van netwerkexternaliteiten heeft het mogelijke verlies van de hubfunctie, als indirect gevolg van een verslechterende concurrentiepositie van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, substantiële gevolgen voor de welvaart van de Nederlandse consument (Koopmans et al.,2014)" gekozen is.

Concluderend

Wij benadrukken dat wij ons bewust zijn van de noodzaak om als luchtvaartpartijen, net als in de maritieme sector, constant kostenreducties en efficiëntiemaatregelen door te voeren om concurrerend te blijven op het wereldwijde speelveld. Dit is uiteraard onze eigen verantwoordelijkheid en we zijn hier iedere dag mee bezig.

We willen als sector een eerlijke concurrentiepositie. Daarom handhaven wij ons verzoek aan de Nederlandse regering om in Europees verband een luchtvaart specifiek richtsnoer te realiseren naar voorbeeld van de maritieme sector, zodat Europese landen een lastenverlichting kunnen doorvoeren op arbeid voor vliegend personeel.

Dit om de 300.000 Nederlandse banen en de 9 miljoen banen die aan de Europese luchtvaartsector verbonden zijn te behouden!

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

KLM

vhkp
Vereniging van hoger KLM Personeel

VNC
VERENIGING NEDERLANDS CABINEPERSONEEL

CNV Vakmensen

FNV Bondgenoten

UNC
We care for cabincrew!

NVLT
Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici

TUI

transavia

BARIN
BOARD OF AIRLINE REPRESENTATIVES IN THE NETHERLANDS